

'Pier, hoe ze over ons praten... Doe wat!'



Pier Eringa begrijpt niet waarom ProRail juist nu de zelfstandigheid zou moeten inleveren.

BRAM PETRAEUS

DEVENTER

ProRail moet onder direct toezicht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu komen.

„Waarom? Waarom nu? Alles gaat nu beter. Dat vindt iedereen. Ook de staatssecretaris.“

TON VOERMANS

Pier Eringa is laat voor zijn afspraak. Een seinstaking gooide in alle vroegte twee uur lang het treinverkeer rond Amersfoort overhoop. „Ja, daar zijn wij verantwoordelijk voor, heb ik op een vol perron uitgelegd. Uitgerekend in de spits zo'n staking“, zucht de president-directeur van ProRail.

Halflang achterovergekamd haar, een valse spijkerbroek, oude laarzen en een fluorescerende werkjas van ProRail. Eringa oogt of hij eigenhandig een kromme spoorstaaf recht kan buigen. Hij ziet er zeker niet uit als een ambtenaar. En toch moet ie dat worden, als het aan het staatssecretaris Dijkssma en het kabinet ligt. ProRail, dat verantwoordelijk is voor de bouw van stations en de aanleg en het onderhoud van 7.000 kilometer spoorweg, moet weer onder directe aansturing van het rijk komen. Daar begint de denkfout al, zegt hij. „Hoezo 'weer'? Dat is nog nooit zo geweest. De NS is in 1938

begonnen als naamloze vennootschap. In 2005 ontstond ProRail, een bv, uit de bedrijfsonderdelen die in 1995 van NS afgesplitst waren.“

De 55-jarige Eringa houdt ervan om problemen recht voor zijn raap uit te leggen. Maar nu is hij voorzichtig. Zijn ProRail, dat hij sinds anderhalf jaar runt, is speelbal van de politiek en hij wil zijn goede relatie met Den Haag niet op het spel zetten.

„Ik ben een loyale pipo. Ik wil loyaal zijn aan de aandeelhouder, de staat. Maar een mogelijke ingreep is hinderlijk voor mijn ambities. Dat is mijn dilemma. Ik ben met grote ambities bij ProRail gestart, ik denk ook dat ik die waarmaak. Deze discussie is nu een politiek proces. Maar ik heb ook mijn verantwoordelijkheid als bestuurder. We zitten op de goede weg bij ProRail, de prestaties zijn goed, er staat een nieuw directieteam, het ziekteverzuim is historisch laag, de medewerkers zijn tevreden. We hebben alle doelstellingen gehaald die zijn afgesproken.“

Dat vindt niet iedereen.

„Ik heb last van het beeld dat nu wordt geschetst. Alsof we nog het ProRail van 2010 zijn. Dat doet heel veel pijn bij de 4.000 medewerkers. Het is gewoon framing: Het is niks bij ProRail, het was niks bij ProRail en het zal nooit wat worden bij ProRail. Er wordt een beeld opgeroepen dat we snel onder curatele moeten.“

Ziet de staatssecretaris het ook niet goed?

„De staatssecretaris heeft een eigen verantwoordelijkheid. De timing is vervelend, want we hebben de opgaande lijn te pakken. En we hebben nog heel veel werk te doen. Het is wel apart dat alle stakeholders - reizigers,

vervoerders, vakbonden - het anders zien en de politiek doorgaat.“

De rijkswegen zijn onder beheer bij het rijk, waarom kan dat bij het spoor niet?

„In theorie en praktijk zou ProRail wel als een Rijkswaterstaat verder kunnen, dat is zo. Maar de spoorwereld is anders. We hebben te maken met allerlei partijen met specifieke deskundigheid. Het spoor wordt niet gebruikt door Jan en alleman, maar door een beperkt aantal partijen. Het is een technische wereld, ook op Europees niveau.“

Hoe wordt er op de werkvloer gereageerd?

„We willen loyaal zijn, maar er is verzet bij het personeel. Ik krijg e-mails, vanochtend nog: 'Pier, doe iets! Het kan toch niet hoe ze over ons praten?' Personeel ziet het nut niet. En natuurlijk zijn er vragen over inkomen en pensioen. Die onzekerheid helpt niet om beter te presteren.“

Is de rijksspoordienst een voldongen feit?

„Dat weet ik niet. We weten niet wat er in Den Haag is gebeurd. ProRail is in Europa een van de beste jongetjes van de klas en tegen dat jongetje wordt nu gezegd: je moet het anders doen, want je doet het niet goed genoeg. Mijn collega's in het buitenland kijken me meewarig aan.“

Wanneer sprak u staatssecretaris Dijkssma?

„Vrijdag. Er is geen verstoorde verhouding of zo. Dijkssma is communicatief en daadkrachtig. Als aandeelhouder heeft zij recht op deze visie. Uiteindelijk wordt het een kabinetsbesluit en dat heb ik te respecteren.“

Gaat u dan weg?

„Ik ga helemaal niet weg. Als je naar mijn cv kijkt, ben ik meestal ergens vijf jaar. Eén jaar om me in te werken, twee jaar om er flink tegenaan te gaan en twee jaar om ervan te genieten. Zo deed ik dat ook bij het ziekenhuis in Dordrecht en het draait daar nog steeds goed. Ik ben hier besteld om uitvoering te geven aan een langetermijnagenda voor het spoor: maak ProRail beter en gereed voor de toekomst. Zorg dat de financiën beheerst worden. Voorkom storingen door beter onderhoud en als ze er zijn, zorg dan als de sodemieter dat ze opgelost worden.”

U vindt het nog te vroeg om een rijksspoordienst te worden?

„De timing is moeilijk te begrijpen. Er is ook nog een discussie over de totale ordening op het spoor, wat is de positie van de NS, welke partijen zijn er actief? Waarom moet ProRail er nu uitgetild worden? We hebben laten zien dat veel is verbeterd en er is nog heel veel mogelijk. Dijkema zegt: die Eringa doet eigenlijk best goed werk. Dat is mooi. En tegelijkertijd is er de behoefte in te grijpen.”

Waar komt dat dan vandaan?

„Dat kan ik alleen verklaren uit het feit dat er andere tijden zijn geweest, toen ProRail het niet zo goed deed. Nu is onze punctualiteit hoger dan in de landen om ons heen. Het kan nog beter. Ik zou willen dat het gezeik rond ProRail er niet meer is en dat we door kunnen. Dat moeten we zelf verdienen, dat besef ik.”

Welke verbeteringen zou een rijksspoordienst kunnen brengen?

„Het zou het beeld kunnen brengen dat er een directere aansturing is. En het is een interessante stelling om aan te nemen dat dat leidt tot een betere uitvoering. Als het ministerie dit doorzet, is het belangrijk om aan te geven wat het oplevert.”

Wat is er nog meer te winnen

behalve een beter beeld?

„Ik zou het niet weten.”